



Revue d'histoire
des chemins de fer

Revue d'histoire des chemins de fer

28-29 | 2003

Ateliers et dépôts du Matériel ferroviaire

Conclusions du colloque

Philippe Mioche



Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/rhcf/1833>

DOI : 10.4000/rhcf.1833

Éditeur

Association pour l'histoire des chemins de fer

Édition imprimée

Date de publication : 1 décembre 2003

Pagination : 585-589

ISBN : 0996-9403

ISSN : 0996-9403

Référence électronique

Philippe Mioche, « Conclusions du colloque », *Revue d'histoire des chemins de fer* [En ligne], 28-29 | 2003, mis en ligne le 06 janvier 2015, consulté le 20 avril 2019. URL : <http://journals.openedition.org/rhcf/1833> ; DOI : 10.4000/rhcf.1833

Tous droits réservés

Conclusions du colloque

C'est un colloque pour les bâtiments ferroviaires qu'on ne voit généralement pas. Des bâtiments où travaillaient et travaillent des hommes et des femmes dont on parle trop rarement hors de la profession. Ce dixième colloque de l'AHICF est consacré aux ateliers et dépôts du Matériel ferroviaire, des origines du chemin de fer à nos jours ; de Marc Seguin à la création du nouvel établissement de Saint-Pierre-des-Corps (1993, Bernard Monteil et Christine Colombier). Il contribue à montrer comment les ateliers et dépôts ont participé à la constitution des territoires urbains ; il nous rapproche d'espaces de travail soumis à des formes précoces de rationalisation, il nous donne à penser un héritage patrimonial. Il rassemble des travaux pluridisciplinaires (histoire, sociologie, histoire de l'art) et des témoignages d'acteurs ; des auteurs confirmés et des travaux en construction. C'est un rassemblement intellectuel qui reflète bien la chaleureuse rencontre humaine organisée en Arles.

Au début, il y avait les transferts de technologie dont Marc Seguin est un acteur (1820) (Clive Lamming). Puis vinrent les constructeurs continentaux. À la Ciotat par exemple, Louis Benet et Cie tente de fournir l'équipement en collaboration avec Robert Stephenson. Mais quand la Compagnie du chemin de fer de Marseille à Avignon ouvre l'atelier d'Arles, il doit fermer ses portes (Xavier Daumalin). Les compagnies s'interrogent. Doivent-elles fabriquer puis réparer leur matériel ou confier ces métiers à d'autres entreprises ? Assez rapidement, elles se dotent d'ateliers pour réparer et entretenir les engins. La géographie initiale de ces ateliers renvoie donc à celles des compagnies. Si les gares ont largement contribué à façonner l'espace urbain, le rôle des ateliers et dépôts est considérable dans l'organisation spatiale de l'industrialisation. Les ateliers sont parfois plus périphériques que les gares, mais d'autres fois ils sont intimement mêlés à la ville comme à Rennes ou à Marseille Saint-Charles. Plus encore et surtout, la ville a rattrapé les ateliers et Arles nous offre un exemple particulièrement saisissant de cette évolution. À Nice, l'impact urbain des activités ferroviaires ne se limite pas aux dépôts : logements, gares et réseaux contribuent amplement à façonner la ville (Alain Ruggiero). L'exemple de Malines est particulièrement convaincant, l'Atelier central des chemins de fer de l'État collabore étroitement avec la ville et ils construisent

ensemble les relations sociales et politiques de l'espace urbain sur le mode du « *Living apart together* » (Paul Van Heesvelde). De façon un peu surprenante dans un univers ferroviaire bien balisé, on ne dispose pas d'un fichier historique complet des dépôts (Georges Ribeill). C'est dire l'utilité du colloque. Il n'en permet pas une présentation exhaustive mais offre une série de monographies qui resserrent notre connaissance. Citons les ateliers de l'agglomération rouennaise (Sotteville-lès-Rouen : Buddicom et Quatre-Mares) ; ceux de Rennes qui sont à l'origine dans la gare où les espaces ferroviaires sont recomposés par la rationalisation impulsée par Raoul Dautry (Christophe Le Bolland) ; Tours (Jean Metz) ; Nancy avec les dépôts de Heillecourt et de Blainville (Yves Broncard). Les dépôts contemporains comme Saint-Pierre-des-Corps ou Vitry sont aussi présentés. Les ateliers ont bien fabriqué de la ville.

Le colloque offre une grille de lecture complémentaire des territoires urbains, mais il a aussi le grand mérite de suggérer une proximité inédite des espaces concrets du travail. La description de la maintenance à l'atelier de montage d'Épernay dans les années 1890 est remarquablement précise (François Caron). La séduisante approche de la mise en scène des espaces sociaux à Sydney (Australie) renforce la perception des territoires immédiats (Lucy Taksa). En 1917, les 3 000 ouvriers protestent contre le taylorisme et l'auteur nous propose une géographie de la résistance. « Une résistance est déterminée par le sol sur lequel elle s'exerce ; l'action ouvrière implique des pratiques de l'espace ». La « place rouge » devient le carrefour de la relation sociale auquel s'opposent les tentatives de l'encadrement de mettre en place des « frontières ». Cette problématique des pratiques spatiales est présente dans nombre de communications.

Ces espaces de travail ont été soumis à des formes précoces de rationalisation et c'est là un des objectifs du colloque que de les restituer. L'exactitude des trains et le travail en continu supposent une grosse organisation en amont. Une organisation qui a profondément transformé les entreprises ferroviaires et les autres entreprises capitalistes comme François Caron l'a démontré dans le cas français. La mise en œuvre des méthodes de rationalisation du travail est intervenue plus tôt dans les ateliers. Dès avant la Première Guerre, certains ingénieurs ont voulu modifier les pratiques antérieures. Cette attitude est concomitante de modifications techniques, et en particulier de l'introduction de machines-outils (François Caron). Les nouvelles formes d'organisation ont été amplifiées pendant et après le conflit afin de contrebalancer « la négation du principe d'autorité et la baisse du rendement ». En Belgique, où la société nationale est dirigée par des patrons du secteur privé, la

rationalisation des ateliers a servi de modèle pour les constructeurs de matériel ferroviaire et ce modèle s'est étendu à l'ensemble de l'industrie belge au cours de l'entre-deux-guerres (Éric Geerkens). Pôles de diffusion, les ateliers italiens le sont tout particulièrement (Michèle Merger). Ils permettent aux ingénieurs étrangers de faire connaître leur savoir-faire, ils s'entourent d'écoles dès les années 1850. Ils rayonnent vers les élites cheminotes et élaborent des méthodes et des connaissances qui nourrissent la deuxième industrialisation et en particulier l'industrie automobile.

De fait, l'influence historique des méthodes d'organisation développées dans les ateliers se diffuse en premier lieu aux réparateurs qui ne relèvent pas des compagnies ferroviaires et aux constructeurs de matériel. Les frontières entre ces différents établissements sont poreuses. La croissance du marché de la réparation est vive, surtout avec la Première Guerre mondiale après laquelle le parc est important, hétéroclite et très abîmé. Les compagnies ferroviaires hésitent entre l'auto réparation et le recours à des sous-traitants, nous parlerions aujourd'hui d'externalisation. Ce marché intéresse les entreprises sidérurgiques. Le rôle exact de ces établissements périphériques, comme la société Fougat à Béziers (1920-1966) (Raoul Balso) est parfois difficile à préciser faute d'archives privées. Il est vrai, comme le montre l'exemple de la Compagnie industrielle de matériel de transport, que ces entreprises sont parfois très polyvalentes, rebondissant d'une fabrication à une autre, de la réparation des wagons à la construction de métiers à tisser (Anne Callite). Aux côtés de la géographie des compagnies, il en existe une seconde, plus diffuse, des entreprises privées de réparation comme le montre l'exemple de Saint-Étienne-du-Rouvray (Michel Grogennec). Les ateliers ont été spécialisés, certains s'occupent du matériel de traction, d'autres du matériel roulant. La diversité des situations locales prend une tournure plus homogène avec la création de la société nationale. Alors coexistent deux secteurs de la réparation. Progressivement, la SNCF a rationalisé et concentré ses ateliers de réparation et organisé le secteur par ses commandes.

Ces ateliers rassemblaient des collections de vieux métiers d'origine artisanale où les professionnels ont fait l'apprentissage de la grande entreprise. La présence de femmes dans le personnel des ateliers et dépôts d'Arles est un phénomène si nouveau en 1918 que les registres hésitent à les désigner : « aide-ferblantier » ou « aide-ferblantière » ; pilonneur, pilonneuse, pilonnière ? Questionnement éphémère car toutes, ici comme ailleurs, quittent l'entreprise : « révoquées le 24 mai 1920 » (David Lamoureux). Les salariés de ces ateliers et dépôts ont des métiers,

des formations, des qualifications et des évolutions de carrière distincts de ceux des autres cheminots. La sédimentation des transformations a pu être observée dans un site en activité comme celui des ateliers de Chambéry. On peut y découvrir des superpositions de métiers et de représentations du travail : celle de l'artisan compagnon, de l'ouvrier et de l'opérateur (Philippe Charrier). Ces professionnels sont confrontés aux grandes mutations techniques : le passage des machines à vapeur aux machines Diesel entre les années cinquante et soixante est un grand tournant ; celui de l'électricité semble plus facilement négocié (André Blanc). Dans une perspective de recherche sur les origines industrielles de l'identité européenne, il est intéressant de souligner que l'évolution dans toute l'Europe est assez analogue, quel que soit le réseau considéré (Yves Machefert-Tassin). Les relations aux entreprises et les rapports sociaux connaissent une évolution distincte de ceux des conducteurs d'engins. Leurs engagements syndicaux aussi. L'ouvrage issu du colloque répond en partie aux scrupules scientifiques de Christian Chevandier à propos de l'absence des aspects syndicaux et des luttes sociales. S'il n'y pas de monographies consacrées spécifiquement aux mouvements sociaux ou aux organisations syndicales, l'histoire des relations sociales au sens large du terme est omniprésente dans les contributions. Elle est en tout cas beaucoup plus prise en compte que dans la plupart des études d'histoire industrielle consacrées à d'autres activités. L'histoire des ateliers et dépôts bénéficie de problématiques neuves comme celles des espaces ou de la rationalisation. Elle s'inscrit dans une tradition historiographique où les acteurs sociaux ont une place importante.

Les ateliers deviennent aussi des lieux de patrimoine car nombre d'entre eux sont aujourd'hui des friches industrielles ou des espaces en cours de réhabilitation. Les compagnies se sont évertuées à concevoir des ensembles cohérents et homogènes d'où l'approche esthétique, malgré les contraintes d'exploitation, n'était pas absente (Christophe Le Bolland). Un dépôt comme celui de la gare de Saint-Charles à Marseille est « hors de portée » du regard du public à l'inverse du bâtiment voyageurs. C'est presque malgré lui qu'un bâtiment comme celui-ci dégage une esthétique de la rationalité au travers d'éléments issus de l'industrie (Emmanuel Laugier).

Cet héritage constitue un patrimoine diversifié qui comporte notamment les fameuses rotondes, dont les 19 réalisées par Laffaille après la Deuxième Guerre mondiale (Nicolas Nogue). Des rotondes qui sont actuellement délaissées avec le développement des automoteurs (Alain Berheim). L'Australie qui construit la dernière voie

intercontinentale de l'aventure humaine a pris en compte cet héritage avec l'atelier d'Eveleigh à Sydney (Robert Lee). Ce patrimoine fait-il l'objet d'une attention assez soutenue en France ? Constatons que le patrimoine ferroviaire mobilier ne représente que 0,3 % du patrimoine protégé (Jean Fossoyeux). Il est vrai qu'il peut exister des vies en dehors de la protection. De ce point de vue, le choix du site d'Arles est emblématique. Entré en service en 1848, le site connaît plusieurs remaniements et subit un transfert d'activités vers Oullins au début des années 1930. Depuis le début des années cinquante il est de moins en moins fonctionnel et il est fermé en 1984 (Coralie Grégoire). L'héritage des ateliers est devenu un débat majeur de l'aménagement urbain en région. Par leur localisation, leur ampleur et leur esthétique, les Ateliers d'Arles sont à la fois des acteurs de la mémoire et du patrimoine industriel et des artisans de la ville du futur. Il faut remercier ceux qui parlent d'esthétique industrielle et qui sont venus en parler en Provence. Ils contribuent à conforter l'identité de cette belle région qui repose aussi sur la mémoire des ouvriers de la réparation et qui dispose de trésors du patrimoine industriel.
